

Pressepräsentation Mazda MX-5: Wer Kan, der kann

Von Nikolaus Findling

Es gibt nicht viele Autohersteller, die von sich behaupten können, mit einem Fahrzeugmodell einem kompletten Marktsegment neues Leben eingehaucht zu haben. Mazda ist dieses Kunststück vor gut 25 Jahren gelungen. Der MX-5 war nicht nur die erste namhafte Neuerscheinung im Segment der Leichtbau-Sportwagen nach fast einem Vierteljahrhundert, der Roadster und dessen Erfolg veranlassten auch die Konkurrenz, über ähnliche Fahrzeugkonzepte nachzudenken. Auch wenn inzwischen innerhalb der Mazda-Modellpalette viele Familienmitglieder dem MX-5 in Punkto Absatzzahlen den Schneid abgekauft haben, so bleibt der Roadster doch eine Markennikone.

Deshalb stand es für den japanischen Hersteller, so Mazda-Programm-Manager Nobuhiro Yamamoto, auch außer Frage, dass trotz eines Nachfragerückgangs im Segment auf die dritte Generation des MX-5 eine vierte folgen würde.

„Zurück zu den Wurzeln“ lautete dabei die Devise. Die vierte Auflage entfernt sich von seinem direkten Vorgänger und knüpft direkt am Ur-MX-5 aus dem Jahr 1989 an. Und noch ein weiteres Motto bestimmte die Arbeit der Designer und Ingenieure: „Jedes Gramm zählt“. Der MX-5 in seiner vierten Generation ist um bis zu 100 Kilogramm leichter geworden und bleibt jetzt in den Basis-Konfigurationen deutlich unter der 1000-Kilogramm-Grenze. Ganz offensichtlich schauten sich die Personal-Trainer des MX-5 dabei jeden noch so kleinen Aspekt an, um beim Abspecken zu helfen: Neben klassischen Fitness-Ideen wie dem Einsatz von mehr Aluminium oder leichterem Material für die Sitze wurden sogar deren Verstellhebel im Gewicht reduziert. Gipfel des Abspeckprogramms: Vier statt wie bisher fünf Radschrauben befestigen die „Puschen“ des MX-5 - „wieder ein paar Gramm gespart“, so Kevin Rice, Director Design bei Mazda.

Diese insgesamt bis zu zehn Prozent betragende Gewichtsreduktion macht sich bei den Testfahrten angenehm bemerkbar. Mit ausgesprochener Agilität nimmt der MX-5 die Steigungen bei der Berg-und-Tal-Fahrt, legt sich geradezu freudig in die Kurven und

beschleunigt auf den Geraden kraftvoll. Hätte nicht ein anderer Hersteller den „Freude am Fahren“-Slogan für sich gepachtet, könnte er auf den MX-5 übertragen werden. Die Fahrt mit dem Roadster, dessen Verdeck mit einer fließenden Handbewegung in zwei, drei Sekunden im Heck verschwindet, macht noch mehr Spaß als ohnehin schon erwartet – und das will etwas heißen.

Das inzwischen altbekannte Mazda-Prinzip des Jinba Ittai, der Einheit von Fahrer und Auto, beschreibt die Symbiose, die Mensch und Maschine eingehen sollen (und eingehen), dabei nach den Worten von Yamamoto nur noch unzureichend, weswegen Jinba Ittai beim MX-5 um das Kan-Konzept erweitert wurde. Der Roadster soll die Freude am Moment vermitteln, den Spaß am Leben. „Dieses Auto ist mehr als ein Mittel, um von A nach B zu kommen.“

Um Kan und Jinba Ittai bis zum Optimum zu perfektionieren, haben die Mazda-Tüftler den MX-5 quasi neu erfunden – und sich dabei am Urvater des Modells orientiert. Gar nicht so einfach, denn die Zeit ist nicht stehengeblieben. Unter anderem stellten veränderte gesetzliche Bestimmungen Designer und Techniker vor große Herausforderungen. Rice nennt als Beispiel die Heckleuchten, die so weit nach innen versetzt wurden, wie es gerade noch legal gewesen sei. An den leuchtenden Gegenständen vorne half nur der Einsatz der LED-Technik, den gewünschten optischen Effekt zu erreichen. „Mit konventionellen Scheinwerfern wäre das Ziel nicht zu erreichen gewesen“, sagt Rice.

Auch bei den Gesamtproportionen legte Mazda gehörig Hand an. Die A-Säule rückt um 70 mm nach hinten, der Fahrer sitzt noch niedriger, auch der Motor wurde abgesenkt. Die Maßnahmen bringen den MX-5 nicht nur optisch näher an den Urahn, sie optimieren auch noch einmal die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse und sorgen für einen niedrigeren Schwerpunkt. Kennern des MX-5 schwant hier vielleicht Übles, denn eine Verschiebung der A-Säule nach hinten kann ja nicht unbedingt für mehr Platz für Fahrer und Beifahrer sorgen. Tatsächlich aber soll der Fußraum für den Fahrer nicht unter der Maßnahme gelitten haben. „Da haben wir ein wenig Magie eingesetzt“, sagt Rice. Vielleicht hätte man diese Magie auch auf der anderen Seite bemühen sollen, denn als Beifahrer fühlt man sich leider doch wie die sprichwörtliche Sardine in ihrer Büchse. Grund dafür: Hier ist im Fußraum der Subwoofer der Audioanlage verbaut, was mehr als zehn Zentimeter kostet. Auch das fehlende Handschuhfach – wie überhaupt das Fehlen größerer Ablagemöglichkeiten – wird nicht jedem gefallen.

Wie Zauberei mutet der Verbrauch des mit dem „großen“ Motor (Skyactiv G 160 mit 118 kW/160 PS, außerdem erhältlich: Skyaktiv G 131 mit 96 kW/131 PS) ausgestatteten Testwagens an. 5,7 l/100 km stand am Ende im Display – wir müssen lange

zurückdenken, um uns an ein Auto zu erinnern, das den Wert aus dem EU-Testzyklus (6,9 l/100 km) derart deutlich unterbot (wobei allerdings auch keine Hochgeschwindigkeitsfahrten auf dem Testprogramm standen). Nach Einschätzung von Mazda werden sich 70 Prozent der MX-5-Käufer für die Basismotorisierung entscheiden. Die Abstriche, die sie dabei vermeintlich machen, stehen nur auf dem Papier. 131 PS reichen mehr als aus, um dem Leichtgewicht die Sporen zu geben.

Der MX-5 ist ab 22 290 Euro zu haben. Das ist, wie Mazda-Deutschland-Pressesprecher Jochen Münzinger vorrechnet, inflationsbereinigt weniger, als der Ur-MX-5 bei seiner Premiere 1990 kostete (35 500 DM). Heute bekäme der Kunde dabei bereits serienmäßig eine Ausstattung, von der man vor 25 Jahren nur hätte träumen können. Serienmäßig an Bord ist unter anderem eine neuentwickelte elektrische Servolenkung, außerdem zum Beispiel Audiosystem und Klimaanlage. Mazda-Marketingexperten gehen davon aus, dass 60 Prozent der Kunden den MX-5 in der höchsten Version Sports-Line kaufen werden (ab 27 490 Euro). Ausstattungsmerkmale sind hier ein spezielles Bilstein-Sportfahrwerk, ein schlüsselloses Zugangssystem, ein Bremsenergie-Rückgewinnungssystem, eine Start-Stopp-Automatik und aus den niedrigeren Ausstattungslinien beispielsweise ein 3-Speichen-Leder-Sportlenkrad, eine Freisprecheinrichtung (beides ab Center Line, ab 23 990 Euro), Lichtsensor, Lederausstattung und Sitzheizung (jeweils ab Exclusive Line, ab 25 390 Euro). Der MX-5 ist bereits bestellbar, offizieller Marktstart beim Händler ist am Wochenende 11./12. September. (ampnet/nf)

Daten Mazda MX-5

Motor: R4-Benziner, 1998 ccm

Maße (l/b/h): 3915 mm / 1735 mm / 1230 mm

Radstand; 2310 mm

Leistung: 118 kW / 160 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 200 Nm bei 4600 U/min

Verdichtung: 13,0:1 Höchstgeschwindigkeit: 214 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,9 Liter

CO₂-Emissionen: 161 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1075 kg / max. 260 kg

Kofferraumvolumen: 130 Liter

Wendekreis: 10,4 m

Räder / Reifen: 7J x 17 / 205/45 R 17 84W

Basispreis: 26890 Euro (Exclusive Line)

Bilder zum Artikel



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.
